第八十四回国会 参議院運輸委員会会議録第九号

昭和五十三年五月九日（火曜日）
午前十一時二分開会

委員の異動
四月二十七日
辞任　柳澤　錬造君
補欠選任　木島　則夫君
四月二十八日
辞任　瀬谷　英行君
補欠選任　浜本　万三君
五月九日
辞任　木島　則夫君
補欠選任　柳澤　錬造君
辞任　青木　薪次君
補欠選任　赤桐　操君

出席者は左のとおり。

委員長　三木　忠雄君
理事　安田　隆明君
　山崎　竜男君
　目黒今朝次郎君
　太田　淳夫君
委員　伊江　朝雄君
　石破　二朗君
　江藤　智君
　佐藤　信二君
　高平　公友君
　酒ヶ久保重光君
　田代富士男君
　内藤　功君
　柳澤　錬造君
　山田　勇君

衆議院議員
発議者　足立　篤郎君
国務大臣
運輸大臣　福永　健司君
政府委員
運輸大臣官房審議官　真島　健君
運輸省船員局長　高橋　英雄君
運輸省鉄道監督局長　住田　正二君
運輸省自動車局長　中村　四郎君
運輸省自動車局整備部長　犬丸　令門君
事務局側
常任委員会専門員　村上　登君
説明員
大蔵省主計局主計官　窪田　弘君
大蔵省主税局税制第二課長　水野　勝君
建設省道路局路政課長　山本　重三君
会計検査院事務総局第五局長　東島　駿治君
日本国有鉄道常務理事　高橋　浩二君
参考人
日本鉄道建設公団理事　大平　拓也君

本日の会議に付した案件
○理事補欠選任の件
○参考人の出席要求に関する件
○運輸事情等に関する調査
（東北新幹線の建設問題に関する件）
（身体障害者の自動車の有料道路の通行料金割引に関する件）
（欠陥自動車問題に関する件）
○新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法案（衆議院提出）

○委員長（三木忠雄君）　ただいまから運輸委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。
本日、青木薪次君が委員を辞任され、その補欠として赤桐操君が選任されました。

○委員長（三木忠雄君）　理事の補欠選任についてお諮りいたします。
ただいま報告の委員の異動に伴い、本委員会の理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。
理事の選任につきましては、先例により委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり）
○委員長（三木忠雄君）　御異議ないと認めます。
それでは理事に目黒今朝次郎君を指名いたします。

○委員長（三木忠雄君）　参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。
運輸事情等に関する調査のため、本日の委員会に日本鉄道建設公団理事大平拓也君を参考人として出席を求めることに御異議ございませんか。
「異議なし」と呼ぶ者あり」
○委員長（三木忠雄君）　御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長（三木忠雄君）　運輸事情等に関する調査を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言願います。
○目黒今朝次郎君　きょうは去年の運輸委員会からずうっと予算委員会などを通じて幾つかの問題を提起した問題点について、その進捗状況なり、今後の取り組みについて主として聞いていきたいと、こう思いますので御協力をお願いしたいと思います。
まず第一に、去年の十一月十五日の運輸委員会で、列車のたれ流しの問題について、余り十二時の食事時間が来ないうちにやっておいた方がいいと思いますから、やっておきます。このたれ流し問題については、当時高木総裁は、内容等について十分に把握してない点もあるので、法務関係、裁判関係の皆さんとも十分相談をして前向きに善処したいと、そういう答弁があってから今日まで半年近くたっておるわけですけれども、その間の国鉄側としてとった措置について、裁判所関係、それから労使関係、それから当時は厚生省からも担当官を呼んで厚生省関係の意見も聞いたわけでありますが、いわゆる厚生省を含めた地方自治体との関係などについて、その進捗状況などについて、まず冒頭お聞かせ願いたいと、こう思います。
○説明員（高橋浩二君）　列車から排出いたします汚物等によりまして線路近傍に飛散をいたすという実態について、昨年の十一月、先生から御指摘がございました。私の方も以前からこれに対する対策はいろいろ打ってまいりました。しかしなかなか思うように進んでまいりませんという実態について、先生からいろいろ御指摘があったわけでございます。
まずこの対応といたしまして、設備の面で徹底

的にたれ流しをしないようにというのが私どもの基本的な考え方でございました。ただいまず新幹線等で行っておりますようなタンク式のものを車両に取りつけまして、タンクで受けたものを基地で処理するあるいは基地で下水道に放流するというような、そういう設備によってこれを防ぐというのを第一義的に考えております。その点につきましては前回申し上げましたけれども、ただいま全国で二十二の基地についてその処理設備を施行中でございますが、その放流いたします下水道の整備がなかなかついてこないという問題と、下水道のないところでは現地で処理いたしまして河川に放流する、二つの方法で地元の方々あるいは地元の市町村等と協議を申しておりますけれども、ただいまのところ六カ所だけが完成をいたしまして、あと残り十八カ所についてはただいま協議をしあるいは工事中ということでございます。しかし、幸いなことに、本年度から国からのこれに対する助成金もいただくようになりました。そういう予算的な処置は国からいただきますとともに、私の方は建設省には下水道の整備の促進についての御協力をお願いし、あるいは厚生省等については技術的な問題についてお知恵をかりたいというようなことをいたしまして、この二十二基地についてはおおむね五十六年度までに一応完成できるという見通しが立つに至ってまいりました。ただいまそういう見通しの上に立って鋭意工事を進めておるという状況でございます。それが私のほうの設備上の問題でございます。

それから、いま先生の御指摘になりました裁判というのは、私の方の組合からこの汚物の飛散によりまして保線作業上いろいろの問題が出るということで、それに対するいわゆるたれ流し差しとめ請求の裁判が提起されております。いままでにこれは二つ、第一次訴訟としては東京地区の組合員からの提訴でございます。それからそれに引き続きまして、全国各地からの第二次訴訟が行われておりまして、第一次訴訟についてはただいまのところまで二十三回、それから第二次訴訟につきましては七回の口頭弁論を経まして、一応ことしの一月になりましてこの第一次、第二次訴訟が合併をされてただいま審理されておる状況でございます。一応これまでに裁判では原告、被告双方の主張がおおむね出そろいまして、ただいまのところ屎尿類の飛散がどういう状況である、あるいは汚染の状況がどうなっているか、あるいは人体に及ぼす影響がどうであるかというようなことについて裁判所が鑑定をするということで、次回この六月の五日にはどこでそういう鑑定をするかという鑑定の場所等について、裁判所と原告及び被告の三者の間で打ち合わせながら進めていくといういま段階になっております。

しかし、この点につきましては、先般総裁も申し上げましたように、この裁判につきましては私どもの方の職員との関係でございます。いわゆる組合との関係でございますので、ただ裁判だけに――裁判は裁判として私の方は訴えられておりますので、裁判を進めることについてはそのとおりでございますけれども、その裁判の推移を見守りながら、これと並行いたしまして、労使間の問題ということで労使間の話し合いを続けて、できるだけ円満に解決を図りたい、そういう気持ちでいま対処しているのが今日の状況でございます。

○目黒今朝次郎君　この二十二カ所、昭和五十六年ということであったんですけれども、国鉄全体としてどのくらいの年限と、具体的にどのくらいの金が要るのか、こういうことを全体的に、五年計画か三年計画か知りませんが、基本的に直すと、そういうことについて計画か何かあるんですか。それをある程度長期的な問題も示してもらって、それと財政との関係、国の助成という点をかみ合わせないと、単年度単年度じゃないと思うんですけれども、その点に対する若干の展望があれば教えてもらいたい、こう思うんです。

○説明員（高橋浩二君）　先ほど申し上げましたのは、現在工事中の二十二基地について申し上げました。で、工事中の二十二基地は比較的車両基地としては大きな場所をまず選んで、大きなところはしたがってそれだけ車両をよけい抱えておるということで選んだわけでございますが、この二十二基地では急行、特急列車ただいま千六百本ほど運行いたしておりますけれども、千六百本の約六割の本数をカバーするのが二十二基地でございます。それから、あと残りました四割の特急、急行をカバーいたしますためには、あとおよそ三十ほどの基地、これは規模は小さくなりますけれども、三十ほどの基地の汚水処理施設を完成いたしますと、全列車、全急行、特急列車が新幹線並みになるということでございます。

で、これに要します全体のお金は、ただいまの試算では約千八百億ぐらいかかるんではないかというふうに予測をいたしておりますが、ただいままでに使用しております金はまだ二百億程度でございますので、今後進めるべきものは、そういう意味では基地の数としては非常にまだたくさん残っております。いまの二十二基地についてはこの五十六年度までにぜひ完成さすべく努力いたしておりますけれども、残りの点については下水道の整備その他地元との協議、非常にいろんな問題を抱えておりますので、できるだけ早くという気持ちは持っておりますけれども、ただいまのところ何年間ということはちょっと的確にお答えいたしかねますけれども、できるだけ早くこの点を解決したい。先ほど申し上げましたように、国からの助成もいただけるということにもなりましたので、なお一層ピッチを上げていきたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君　そうすると、通勤列車だとか、普通列車の方はまだ手は伸びないのですか。

○説明員（高橋浩二君）　いわゆる普通列車の中にも通勤電車のようなものと、それから長距離の普通列車、これは余りございませんけれども長距離の普通列車、それからいわゆる中距離電車、大きく分けて三つの種類がございますが、長距離のものについてはいまの基地と同じ種類の処理ができると思います。近距離の通勤電車等については、私鉄と同じように、これは便所のないもので運転しますし、それから、中距離の電車等が一番これは処理の問題についてはむずかしい問題を抱えておりまして、いわゆる従来のタンク式で基地で処理をするという方式よりも、むしろ非常に量が少のうございますので、量というのは、お客さんから排出されるその量が非常に少ないということもございまして、むしろ新しい技術開発をして、列車の中で貯留をいたしておりまして、それを乾燥、圧縮させるという技術の方がよろしいんじゃないかということもいま実はいろんな方々からお知恵をお借りして、そういうことで解決できないかということでいま鋭意研究をいたしております。それができますれば、むしろ基地で放出、処理するよりはその方がよろしいんじゃないかというふうにいま考えております。その間につきましては、御承知のように、なるべく御使用を御遠慮いただきたいというようなかっこうで旅客の御協力をいただくとともに、また、中距離電車等については、比較的乗るお客様が、一人のお客さんが乗っている時間が短うございますので、便所の数をまず減らして、お客様の御協力をいただくというようなことも考えながら、そうして、基本的には技術開発によって処理をしたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君　そうしますと、やっぱり相当時間と金がかかるということになるんですが、私はこの前総裁にも言ったとおり、私どもお互い国鉄に世話になった人間として、裁判はお互いに言いたいことを言うということですから、これはわからないわけじゃないですけれども、裁判所の国鉄側の反論といいますか、言いわけといいますか、これは準備書面を見ますと、労使関係をむしろぶち壊すような陳述をやっておるわけです。私は相当金もかかる、時間もかかるということになれば、現にいま現場で働いている方々の苦労というのは夜と言わず昼と言わず並み大抵のものじゃないですよ。ですからもっと、むしろ裁判に訴えなければならない全施労なり、保線従業員の皆さんの気

持ちをそれなりにくんで、やはりこちらの方の設備の方もお互いに努力するとしても、裁判論争だけは余りかっこうのいいものじゃありませんから、やはり前向きに取り組んでいろいろな条件で待遇その他の面で解決すると、そういうふうに、この前もずいぶん私は言ったし、公明党の先生も大分お願いしてあるんですが、やはりそこは今度の春闘が終わって、賃金の配分などもあるでしょうから、そういう必要なものについては少し前向きに取り組んでもらって、裁判については、北陸トンネル事件、あのでかい事故でも裁判で和解しているんですからね。国鉄内部の労働問題を、これはスト権とか何とかという問題はいざ知らず、こういう待遇改善の問題で法廷で争うというのは、国鉄の指導力を問われると、こう私は思うんですよ。その点についてはどうですか、ひとつ国鉄側の見解と、それから運輸大臣、単にこれは国鉄だけじゃなくて、私鉄にも若干関係があるし、私鉄の方はそれなりに、この前も進んでいるという話がありましたから、大臣の方もこの点でひとつ前向きに検討して、たれ流し裁判論争ということには一日も早く終止符を打つように国鉄さんの側に指導してもらいたいものだと、こう思いますが、両者から見解をお聞きしたいと、こう思います。

○国務大臣（福永健司君）　先刻来お話を伺いつつ、この問題はまさに前向きに検討すべきものであるという感を深くするものでございます。いろいろお話のございましたこと等を念頭に置いて対処をいたしたいと考えます。

○説明員（高橋浩二君）　裁判の問題は直接私の方の職員との関係でございます。しかし、この便所の問題は、それ以外にも社会的な問題として非常に総裁以下われわれも重要な問題だというふうにして考えて取り組んでおるところでございます。ところで裁判は一応裁判として、裁判の席上では、準備書面等、非常に法律上の問題として弁護士その他と相談をいたしておりますけれども、いま先生からの御指摘のように、この問題は裁判は裁判として、私の方は訴えられている状況でございますが、そういう形でなくて、先生のおっしゃいますように、それと並行いたしまして労使間の問題としてできるだけ円満に解決をしたいというふうな考え方で、なお一層の努力を続けていきたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君　私たちも注目しておりますから、ひとついまのお言葉が実際に実を結ぶように御検討方を改めて要請をしておきます。

それから国鉄問題をやったついでに、この前高橋常務から東北新幹線の地震の問題についてそれなりの報告があったわけですが、その後四月の十一日ですか、何か学会の先生方を含めて新幹線の仙台工事局と本社側の方々を含めて現地を見に行ったら、大変な、想像以上のひどさだという点でローカル新聞に大分でかでかと出ておったわけなんです。ですから、この問題について十二日ですか、仙台で検討会を開いたという記事が載っておるのですが、その検討会の内容と、本当に大丈夫なんだろうかという東北新幹線住民の心配がありますので、そろそろ試運転も始まるということも聞いておりますが、それらを含めて再調査の状況と今後の取り組みについてお知らせ願いたいと、こう思うんです。

○説明員（高橋浩二君）　二月の二十日に地震が起きました。私の方の仙台から北でございますが、宮城県と岩手県の県境付近にございます高架橋の二、三割のものに高架橋のけたを受けておりますくつ、シューのところに非常な被害が出たわけでございます。そこで、いま先生のおっしゃいますように、四月の十一日と十二日に地震構造物関係の専門の先生方に現地を視察していただきました。現地では、まず地震がどういう性状の――性状と言いますか、性格と言いますか、性状の地震であったか、結果的に見ますと、震源地に近い海岸部よりもむしろちょうど新幹線の通っております内陸部の方に大きな震度が出たという、そういうことが明確にわかりました。しかし、それがどういう性状の震度だというようなことも先生方の御意見を賜りまして、むしろ宮城県のあの付近では沿岸部よりも奥地の方で大きな震度が出るというようなこともよく教えていただきました。そういうことから、この被害を受けました構造物並びに被害を受けなくても従来の設計で考えていた部分に部分的に手直しをする必要があろうというようなサゼスチョンもいただきまして、いまそういう御意見を取り入れたかっこうで、補強の具体的な設計について設計を進めております。その設計がまとまりました段階で、もう一度先生方の御意見を承りまして、最終的に決まった方針で補修並びに補強をいたしたいというふうに考えております。そういたしますれば、前回の地震というのは比較的大きな地震であったことも事実でございますので、しかしそれ以上の地震に対しても安全なような施工をいたしまして、御安心して列車に乗っていただくようにしたい。ただ、まだよく解明されておりませんのは、地震時にちょうど列車が走っていたらどうなるかという問題がございますので、私の方の技術研究所でいま総力を挙げまして、列車走行中の震動による影響というものも並行いたしましてただいま研究を進めておるような状況でございます。

○目黒今朝次郎君　この前資料をもらって、各業者別に手抜かりがあったかどうかということについてはそれなりに説明を受けたんですが、それは大体ないようだという話がありましたから、それはそれなりに信用したいと思うんですが、いま言った海岸線より内陸部に震動が多い。裏を返せば、新幹線をやったあの地域ですね、その選定に甘さはなかったのかという点が大分土木学会あたりから問題提起をしておるのを私はいろんな雑誌で読んだんですがね。その土層の選定に誤りはなかったのか。同じ新幹線であの岩手の一ノ関ですね、あの部分だけが集中的になるというのはやはり土層上の問題があったんではなかろうかという点で、その点もやっぱり精密検査をする必要があるんじゃないか。場合によっては安全を考えると路線の修正ということも考えざるを得ないんじゃないか、そういう点の検討はどうなっているんでしょうか。

○説明員（高橋浩二君）　地震は非常に広い範囲に伝播してまいります。それから、内陸部に入ったから必ずしも大きいということではございません。たまたまいま通しました新幹線のルートの範囲に今回の地震は大きな影響が出たということで、別の震源地から出ますと、また別の震度が出るということもございまして、ただ、先生方の意見を総合いたしますと、どうもこの付近は昔から地震の頻度も多いし、地震の大きさも新幹線を通しましたルート付近は多いんだということはよくわかってまいりました。したがって、いまルートを変更するということは前後の関係からできませんが、そういう実態を踏まえて、その部分について特に補強等を入念に強くするというのが当面の対策かというふうに考えております。この地震の問題は、ここに限らず、全国的に非常にむずかしい問題がありますので、そういう点も今後十分勉強して対処していきたいというふうに考えております。

○目黒今朝次郎君　これは新幹線建設が始まってから初めてのケースですから、いろいろな面で不安と心配があるものですから、念には念を入れて、開通後、いま国鉄側が言った走行中にぶつかった際にどういうことかという、思っただけでもぞっとするようなことになりますから、ひとつ、慎重に慎重にと要望しておきたいと思います。

それから新幹線が出たついでに、大臣もおるんですけれども、景気対策も含めて、いま凍結中の新幹線をどうするかという話が大分出ておるので、しかも、成田新幹線は一体どうなるんだろうかという問題などもあるのですが、この新幹線の問題について、運輸省なり国鉄側はどんな考えでいるのか、参考までにこの際聞かしておいてもらいたい、こう思うんです。大臣でも結構です。

○国務大臣（福永健司君）　新幹線全体の問題は大変大きな問題でございますし、したがってこれに対処するにはいろいろの点から考えなきゃならぬ

わけでありますが、一口に申しまして、いま目黒さん、凍結状態と言われましたが、そういうような状態のままであらせたくないというのがまず私どもが考えていることでございます。もちろん景気対策と関連しても大変いいことであるということもございますが、そもそも新幹線ということを言い出し、考え出したそういう趣旨から申しまして、できるだけ事情が許すならばこれを進めていきたい、こういうことで、過般も関係閣僚間におきましてもそれを促進するような意味における話し合い等もいたしましたわけでございまして、文章の中にも、九月末までにこれの具体化について、いまお話のあったような凍結状態を脱してどういうように進めていくかということについて、ある程度の前進をさせたい、こういうように考えております。いろいろな調査等はもちろんある程度やっているわけでございますが、そんなことだけではもちろんいけませんので、これが実施、実現に向かっての前進をさせたい、こういうように考えております。現在も、九月と言いましてももうじきでございますから、そういう意味でいろいろ検討をいたしておるわけでございます。

これについてはいろいろ問題がございます。一例を挙げてみれば、全体をやるのか、そのうちのどれとどれというようなぐあいにして順序をつけてやるのかというようなこと等いろいろございますが、いずれにいたしましても、相当期間凍結状態であったのを、いま申しましたような趣旨における前進を図っていきたい、こういうように考えております。

○目黒今朝次郎君　大臣、要望なんですけれども、ほっとして長崎新幹線が出てきたり、あるいは盛岡以北の新幹線が出てきたり、いろんな話題の出ることは結構なんですけれども、この前も議論した交通全体のお互いの役割りはどうあるべきなのか。空、海、陸、トラック、自家用あるいはバス、公営鉄道、公営バス、相対的な役割りをどうお互いに位置づけるかということを展望しないままに政治的な段階で既定化、既定事実がつくられてしまうと、そのしりぬぐいはやっぱり国鉄の財政負担になってしまうのではなかろうかと、私はこう思うんです。私は今月のこの「エコノミスト」を非常に興味を持って読んだのですが、五月十六日の「エコノミスト」、これは新幹線と空の問題などについて大分皮肉って書いておりますが、一面、私はやっぱり慎重さを要する点があるなということも教えられました。ですから、新幹線の問題は、議論することは結構なんだけれども、もうどうにもならなくなってしまって、たとえば今度の佐世保重工の問題で原子力船「むつ」を持っていくかわり長崎新幹線オーケーなんていうようなことになってしまうと、そのしりぬぐいはだれがやるのか、こうなってしまうと、われわれとしても非常に問題がかかると。ですから、やって悪いとは言いませんが、やる際には去年の十一月、十二月、国鉄再建論争をやったその問題点、それから運輸省が全体の交通政策をどう調整すべきかというやっぱり問題の所在、その点を考えた上での私はやりくりをしてもらわないと困るということだけ要望として申し上げておきますから、大臣なり鉄監局長を含めて十分な配慮をお願いしたい、こう思うんですが、いかがでしょう。

○国務大臣（福永健司君）　ただいまのお話の点は、私の立場からもそういう議論を出していただいて、大変ありがたいと思います。私自身は、別にこの幾つかの新幹線のうちどれを先にやるとか何とかというようなことは、一切申しておりません。ただ、私が申しておりますことは、それと関連いたしますと、党内等でもぜひ凍結を解除してやれというような議論等がある。それで、私はそういうときに、やれ、やれというときには、どれでもいいから始めろというように聞こえるような議論が多いんでございますが、いよいよやるとなると、議員さんたちも、相なるべくは自分の関係するところを早くやれというお気持ちも、これはまあある程度自然であろうと思うんです。そこで、私といたしましては、いよいよそういうときには、順序等について決めたら、それには従っていただかなければいかぬ、こういう程度のことは言っております。いままでのところでは、それは聞くという話にはなっておりますが、なかなか、いよいよとなると問題はむずかしかろうというように私も覚悟はいたしておりますが、いずれにしても、そういう程度のことでございまして、先ほどお話があった、ある固有名詞でどこのどうというような話は、私は全然言ってもおりませんし、また、そういうことで、ある局部的な問題と結びつけてどうこうということは、私は考えておりません。まさに御指摘のごとく、総合的に判断をいたしまして、どうすべきかということを大所高所からいろいろのことを考えての結論を出さなければならない、こういうように考えております。また、いずれにしても、これはまた別途いろいろ議論があるわけでございますが、あんまり国鉄にいろいろおっかぶせるようなことにならないようにしてやらなきゃ、とても国鉄も容易じゃないし、そういうことでないと、国民の待望する交通機関、特に鉄道等について要望に応じていくのにはなかなか容易ならざる事態がある。そこで、何とか国鉄も、そう大きな負担がどんどんどんどん増していく、累積赤字はますますふえていくというようなことを避けるような方途を財政的見地その他から考えていかなきゃならないということで、これにつきましても、すでに建設公債等の構想等につきましても、関係者間で私は話を出しているところでございます。趣旨に対してはすでに賛成をしてもらっているわけでございますが、これからさらに一層具体化していかなければならぬ、そういうように考えております。

○目黒今朝次郎君　それでは、次は身体障害者関係の問題と交通問題で、若干連絡の不徹底もあって、大蔵省等の関連については不十分な点もあると思うんですが、ひとつお願いしたいと思うんです。

最初に、自動車局長の方から、車いすなどの皆さんの公営あるいは民営のバスの乗車等についていろいろ経緯があったんですが、現在としてはどういう考えを持っていらっしゃるか、まず聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○政府委員（中村四郎君）　車いすの利用者の方から、バスにつきまして、車いすを広げたままで乗車できるような方法をとってもらえないか、また盲導犬を連れた盲人の方が、従来よりも簡便に盲導犬と一緒にバスに乗車できないか、こういうような御要望があったわけでありまして、私どもそういった御要望に対しまして、バス輸送の安全かつ円滑な利用という観点から、これには身障者のお立場もちろんございますが、他のお客さんとの関係、また事業者、それから運転その他に従事する従業員との関係、いろいろな立場があるわけでありまして、これにつきまして精力的に関係者の間の御意見の調整を図りまして、また他方、車両実験も行いまして、本年の三月の末に結論を出しまして、バス協会、陸運局、それから関係省庁、それから全交通の方にも協力依頼いたしまして、この通達を出しまして実施に入っておるところでございまして、何と申しましても、他の乗客を含みました社会の理解と協力がございませんと円滑な実施ができないところでございますので、これの通達に基づく実施につきまして、私どももなおフォローして、その実効が上がるように努力したいと、かように考えておるわけでございます。

○目黒今朝次郎君　鉄監局長、これは軌道関係はどうなんですか。

○政府委員（住田正二君）　国鉄、私鉄両方について言えることでございますが、目の不自由な方々のためには、駅舎におきまして、誘導装置あるいは点字運賃表を設置いたしたり、あるいは自動券売機に点字テープを張りつけるというような措置をとっております。また、車いす利用者のためには、改札口を広げましたり、あるいは駅のトイレの改良、駅エレベーターの活用など、身体障害者の利用の多い駅から逐次実施いたしております。また、新幹線の車両につきましても、車いすの利用ができるようにいたしております。ほか、御承知のように、シルバーシート等の制度も設けてお

ります。また、車両等へ盲導犬を一緒に乗せる、あるいは車いすの持ち込みを認めるということで、身体障害者の利便を図ってきているわけでございます。今後もこういう方針に従いまして、国鉄、私鉄を指導してまいりたいと考えております。

○目黒今朝次郎君　大蔵省来ておりますかね。これね、私たち身体障害者の皆さんと話して、バスとか軌道関係で話をしますと、バス会社の皆さんとか、それから鉄道関係の経営者に言わせると、単に企業サイドで負担するには少し負担が多過ぎるじゃないかと、だから社会事業全体として、こういう設備をつくるにはそれには金がかかるわけでありますから、いわゆる免税措置をするなり、あるいはそういうものをやった場合には交付とか補助をするなり、そういう国全体としての身障者に対するやっぱり措置が必要なのではないのかという点が、いろんな議論を詰めていくと必ずそこにぶつかってくるんです、各会社別にも話をしますと。ですから大蔵省としても、これは厚生省の関係もあるでしょうけれども、そういう社会保障の施設に対して特別な金融面なり補助面の減税、免税を含めてできないものだろうかということについて御見解を聞かしておいてもらいたいと、こう思うのです。

○説明員（窪田弘君）　先生の御指摘の問題は、国としては全くそのとおりだと思います。現に五十三年度予算でも三千八百九十七億円、身体障害者対策として、所得補償を含めてでございますが計上さしていただいているわけでございます。身体障害者の方がいろいろ外へお出になる場合の対策といたしましても、たとえばことしは新たに福祉バスというふうなバスの助成も始めましたし、あるいは就労のために必要な自動車をお持ちの場合は、その改造費を助成するというふうにきめ細かくやらしていただいているわけでございます。さらにこれ以上、たとえば御指摘のような免税といいますと、恐らくガソリン税とかそういう問題もあろうかと思いますが、こういう運営費等に関してはこれは地方団体でもいろいろおやりになっているところでもあり、国、地方を合わせて身障者対策に今後力を入れていくという点については、私ども全くそのとおり考えております。具体的に何をどうするかということは、これは今後厚生省ともいろいろ相談をいたしまして施策の充実を図ってまいりたい、このように考えております。

○目黒今朝次郎君　われわれが調査した――これは警察庁に聞きますから、後で間違っておれば修正しても結構なんですが、身障者のドライバーは約七万人、所有台数が大体十二万台、これだけの免許と台数を持っている。こういう方々が、身障者の車というのは装備具の一部ですから、非常にこの方々は、これは大臣にもちょっと考えてもらいたいと思いますが、ガソリン税の免税などについて特に配慮してもらえないかという点があるんです。ここに私は、東村山市心身障害者自動車ガソリン費補助要項ということで東村山市で実施していますよね。このところでは、大体一人当たり月額八十リッターまで免税をすると、こういう条例をつくって、身体障害者の皆さんに非常に温かい措置をしているという自治体もあるわけです。でありますから、こういう地方自治体の実情を踏まえて、ひとつ国全体で、この身体障害者が自分の生活の一部にしているガソリン税については免税ができないものだろうかというのが非常に強い要望としてありますので、この問題等について、大臣の感じで結構ですから、あるいは大蔵省の担当者の見解なりをひとつお聞きをしておきたいとこう思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣（竹永健司君）　これは申すまでもなく私だけでできることではございませんが、ひとつ研究をするようにいたしたいと思います。また、他の責任者の人たちとも話し合いをしてみなきゃいかぬことでございます。いずれにいたしましても、私どもとしての調査といいますか、研究といいますか、それをやってみたいと思います。

○説明員（水野勝君）　自動車関係の身体障害者のための施策の充実ということでございますが、先ほど主計官の方からもお答えをいたしましたように、国全体としていろいろ施策を充実さしていくという方向につきましては、私どももそのように了解をいたしておるわけでございまして、税金の面につきましては、たとえば物品税につきましては、足がわりにお使いになるという場合にはその免除措置を講じておるわけでございます。

　ただ、先生いまのお話ございましたガソリンでございますが、ガソリン税につきましては、これは御承知のように、その全額を道路整備財源として使われておるという面がございまして、こういう税の性格からいたしますと、どのような方がガソリンをお使いになって道路を走られるかということでもってこの税を減免するというのは、この税の性格からしていかがかという点がございますので、なかなかむずかしい問題ではないかと私どもも考えておるわけでございます。

○目黒今朝次郎君　地方自治体でやっている議事録を見ますと、その面はもう議論を乗り越えて社会福祉政策の一環としていろんな方法があるんですね。金をそのまま払って社会保障費で補助する方法もあるだろうし、いろいろあるんですから、ひとつこれは検討をしてもらいたいなあということを要望しておきます。

　検討するときに、もう一つは自動車重量税の免税ということについても来ておりますので、これは軽自動車の生産が中止されて大体大型車に変わってきたという点で、この自動車重量税の問題についても検討をひとつお願いしておきたいとこう思います。これは検討ですから答弁要りません。

　それから、有料道路関係はこれは建設省ですか、有料道路の通行料について、これは外国のお客さんなどはある程度例外があるということも聞いているんですが、どうかわかりませんが、有料道路の割引料の問題等についても、建設省有料道路課ではなかなかむずかしいと、こういう話を聞いているんですが、回数券に切りかえる際には、道路管理者の権限で二割以内は云々だという運用条項もあると聞いているんですが、この運用条項などをうまく利用してできないものだろうかということもこれは身体障害の皆さんの要望として来ておりますので、見解を聞かせるなりあるいは今後検討を願えないかと、こう思うのです。

○説明員（山本重三君）　自動車を利用する身体障害者に対する有料道路料金の優遇措置につきましては、建設省といたしましては心身障害者対策基本法の趣旨あるいは昨年の衆参両院の請願の採択、また地方公共団体や関係団体からの多くの要望等踏まえまして、現在関係有料道路事業の事業主体と前向きに調査検討を進めているところでございまして、建設省の中におきましても、本年一月に関係公団を含めた身体障害者の有料道路通行料金に関する検討会を設けて、鋭意検討を進めているところでございます。この問題につきましては事業主体が非常に多くて、しかも事業主体ごとに料金の体系なり徴収方法がそれぞれ異なっておる、こういうこともありまして、この優遇措置が円滑に実施されるためにはまだ幾多の技術上の問題等も踏まえて検討しなければならない問題がございますが、私どもといたしましては、今年中には何らかの結論を出したいということで、前向きに検討を進めております。

○目黒今朝次郎君　ひとつ前向きに一日も早くいい結論をということを要望しておきます。

　最後に自動車局長、これは私この前運輸委員会から派遣されて長崎の造船関係を見に行ったんですが、ある市で、これは名前は言いません、まだあれですから。ある市でタクシーの運行状況をちょっと聞いたら、俗に言うアルバイト運転手というのをやっているんですね。大阪、東京でも一部問題になったことがあるんですが、私も現実にこの目で確認してきたんですが、ですから大体自分の勤務時間が終わると二時間か三時間アルバイトの時間だということでハンドルを握っている、それも労使とも余り気にかけないという形で行われておるということを見てきたんですが、私はタクシーの公共性と安全確保、いままでのいろいろな経過から言って、自分の所定の勤務時間が終わった後にアルバイトでハンドルを握るというこ

とはこれは好ましい方向ではないし、むしろ経営者の方も率先そういうことはやるべきじゃないと、こう思っているんですが、このアルバイト運転手の問題についてどんな見解と指導をされておるか、ひとつ聞かしてもらいたいとこう思うのです。

○政府委員（中村四郎君）　先生申されましたように、私どもとしましても、やはりタクシー事業の場合に安定的な供給力の提供ということを基本にいたしまして、安全性の確保なりサービス水準の維持改善、こういうことを図っていかなきゃならぬわけであります。その場合に運転手の方々のいかんによりまして、サービス水準なり安全性の問題というのは左右されるところが大きいわけであります。したがいまして、私ども自動車運送事業等運輸規則によりまして、たとえば日々雇い入れる者と、いわゆるアルバイト運転手という者の採用、雇用ということについては禁止いたしておるわけであります。従来からそういう見地で事業者を監査、指導するということに努めてまいったわけであります。いま、先生おっしゃいましたような一部の事業者あるいは地域におきましてそういう状態があるということでありますので、私としてはさらにいまの基本的な立場からそういったいわゆるアルバイト運転手の導入ということについては、これを厳しく排除して、そしてやはりタクシー事業の安全性の確保とサービス水準の向上を図らなきゃならぬ、こういうふうに考えておるわけでございます。

○目黒今朝次郎君　社会問題が起きてからじゃ遅うございますから、業界を含めてひとつ的確な指導をお願いします。

最後に船員局長、船員雇用促進センターが、もう大分なるんですが、この進捗状況と見通しを聞いて私の質問を終わります。

○政府委員（高橋英雄君）　船員雇用促進センターの設立の準備につきましては、民間におきまして日本船主協会を中心にいたしまして、関係のところと協議を進めながら準備を進めております。春闘の処理等もございまして多少おくれておりますけれども、遠からず船員雇用促進センターとしての指定の申請が出てくるんではないかと思って期待しております。まあ、申請が出てまいりましたら、私どもといたしましてはできるだけ早く処理をいたしまして、一日も早くこのセンターの仕事が開始されるように取り計らいたいと、かように考えております。

○目黒今朝次郎君　局長、私も三カ所ほどあるネタを持ってるんですよ。これは促進センターがおくれると、その持っておるネタの方がだんだん勢力を持ち上げて本来のセンター設置の趣旨がパアになっちゃうということを心配しておるものですから、やはりこの点は早急に、問題のないように、ここの委員会の決議を忠実に生かす方向でひとつ促進してもらいたいということを要望しておきます。

○内藤功君　まず、会計検査院にお伺いをしたいと思います。

四月の三日の予算委員会で東北及び上越新幹線の高架排水設備工事の材料費の問題を取り上げて私が質疑をいたしました。特に新幹線の排水管ですね、ここにも私写真を持ってきましたが、特に一見しただけでは変哲のない雨どいのようなものであります。これが非常に値段が高くつり上げられておる、そして元請、下請、孫請の各契約ごとに――これは図表でありますが、元請契約、下請契約、孫請契約、契約ごとにピンはねされておる。ピンはねはほかに例があるかもしれないけれども、四三％もピンはねされておる。これはちょっと多いですそういう問題。これを実は取り上げて聞いたわけです。調査のお約束が運輸省、国鉄からも、また会計検査院からもあった。

そこでまず会計検査院、これの調査の経過と結果をお答え願いたいと思うんです。

○説明員（東島駿治君）　お答えいたします。

仙台新幹線工事局の実施検査は、四月の十日から二十日まで私どもの職員六名を派遣いたしまして実施いたしました。その際、ただいまお話ございましたように、予算委員会で御指摘がございました排水設備工事についても検査したわけでございます。先生御指摘の点につきましては、私どもの検査権限の及ばない点もございましたが、国鉄御当局と元請業者の協力によりましてほぼ解明いたしました。ただこの点につきましては、今後まだ相当検討をしなくてはいけない問題がございますので、最終結論というところまではまいっておりませんが、中間報告の形で御報告させていただきます。

まず、工事施工の形態でございますが、これは元請業者から下請業者、下請業者から専門業者に孫請されまして、いわゆる重層下請関係にございますが、これは先生御指摘のとおりでございます。

次に、材料の単価につきましては、国鉄ではメーカーから見積書を徴しまして、これを査定いたしまして予定価格を積算しておりまして、この価格については、先生先般御指摘になりました価格にほぼ近いものになっております。

次に、下請での価格でございますが、これは材料費一本で元請に見積書が出されておりますので、各構成部品の単価についてははっきりいたしませんでしたが、全体としては、先ほど申し上げました予定価格の線よりも低価になっているということもこれも先生御指摘のとおりでございます。

また孫請での価格でございますが、これは私どもの検査権限がなかなか及びませんで、この点ははっきりいたしませんでしたが、元請の方のお話によりますと、それよりももっと低価に取引されているということは聞いてまいっております。全体といたしまして、したがいまして先生御指摘のA、B、Cという価格の低価傾向といいますか、価格がだんだん低くなっているという傾向については、私ども、先生御指摘のとおりであるというふうな心証を持って帰ってきております。ただ、重層――元請と下請、下請と孫請の間の契約は総工費一本で契約されておりまして、私どもの検査した範囲におきましては、元請業者が足場費等の経費を負担しておりますので、総工費の面におきましては下請価格というものは予定価格の約九三％程度になっているというふうになっております。私どもの検査結果はまだ結論は得ておりませんが、ただいままでに解明した点を中間報告の形で報告させていただきます。

○内藤功君　問題は総工費の問題もありますが、私が特に問題にしたいのは、材料費の問題ですね。材料費について大体私の指摘が、ほぼそういう指摘が当たっているという心証を得られたという御答弁と伺った。そういう事実が明らかにされたわけですね。

これと、もう一つお尋ねしたいのは、この排水管は普通の家庭であるような丸じゃなくて四角です。角なんですね、非常に珍しい。私も目を皿のようにしていろいろ見ているけれども、角というのは天下広しといえどもこの新幹線ぐらいじゃないかと思うんです。そういうことも含めて値段が上がっている原因が考えられなくてはいけない。国の乏しい財政の中での問題でありますから、値段がそういうふうに不当につり上げられているという経緯ですな、背景というか、経緯というか、そういうことについて、検査院の専門のお立場でどう判断、考えられておられるかということを伺いたい。

○説明員（東島駿治君）　お答えいたします。

先生御指摘のとおり、東北新幹線関係では角形を使っております。それで、この経緯について、先般御指摘を受けてから国鉄当局の方にもいろいろお尋ねし、また、われわれの検査の、かつて検査したものについてもずっと調べてみましたが、東海道新幹線のときは丸形を使っておりまして、これがその丸形を使った結果の検討の際に、非常に破損しやすいとか、あるいは橋脚のコンクリート面への接着その他からいって、丸形よりも角形の方がいいのではないかという結論になりまして、山陽新幹線からは角形を使われたというふうに聞いております。

それで、当初角形を使われるときには、丸形も

角形も価格はそう大して変わっていなかったということでございますが、その後、丸形の方は大量生産、あるいは需要が多いということで値段は下がってまいりましたが、角形の方は、先ほど先生御指摘のとおり、国鉄だけしか使っていないという特注品でございますので、価格がほとんど下がらないで、むしろどんどん上がっていって、丸形との対比というものが非常に乖離してしまったというような状況でございまして、この点も確かに先生おっしゃるようにいろいろ問題がございまして、私どもとしても今後少し検討を加えてみたいと、このように考えております。

○内藤功君　確かに角ということになったのが値段の乖離を来したやはり大きな原因になっていると思うんです。検討を加えたいというのは、この角形を使ったことの可否、丸にすることがいいかどうかという点も含めての検討ですか。

○説明員（東島駿治君）　これは値段だけでもございませんで、あるいはその排水容量とか、あるいは強度、そういう点も含めて今後検討の課題になるんじゃないかと、このように考えております。

○内藤功君　国鉄にお伺いしますが、国鉄の調査の経過と結果、いま検査院からもお話ありましたが、ほぼ同様と伺っていいかどうか、お伺いしたい。

○説明員（高橋浩二君）　私の方は、御指摘を受けまして直ちに、いま検査院から御報告のありましたような内容については同じような調べ方でございますけれども、実際にメーカーの方を呼んで、特に先生がこの前の御指摘の中ではA、B、Cという三つの単価表をお示しいただきました。そういうものがどういういきさつのものか、あるいはどういうものであるかというようなことについても調べました。

それから、なお、国鉄の発注したものがいわゆる元請と下請の間でどういう契約になっているか、これ全数はまだ調べておりませんけれども、相当数実は調べました。内容についてはいま検査院から御報告のありましたような実態でございます。特に私の方はA、B、C、という三つのものについて一体どういう状況なのかということを調べましたけれども、これについては正確な答えは出てまいりませんでした。元請、下請、あるいはいわゆる孫請関係のおのおのの流通段階における取引価格という一つのその中の例というふうには考えられますけれども、正確な実態の把握はいたしかねたのが実態でございます。いま検査院からも御報告のありましたようなこととほとんど同じ場合でございます。

なお、今後どういうふうに検討するかという点につきましては、いま検査院から御指摘のあったようなことでございますけれども、丸形が非常に、当時山陽新幹線時代には丸形も角形も値段的には、単位重量当たりの値段はほとんど同じでございました。汎用性という点において丸形の方が非常に値段についてはどうも軟調をいたしておるというような実態も把握いたしましたので、そういう値段の問題及び取りつけの関係から、取りつけと金具を含めて一体どうなるかといったようなことも至急検討して、合理的なものにしたいというふうに考えております。

なお、実際には東北新幹線のごく一部でございますけれども、丸形等を使っておる区間もございますので、そういう意味も含めてケース・バイ・ケースで十分検討していきたいというふうに考えております。

○内藤功君　鉄建公団どうですか、どういうふうですか。

○参考人（大平拓也君）　鉄道公団でも、この排水管工事は下請施工ということになっております。その際の下請の金額につきましては、元請から一括して総価で契約されておりまして、その調査の結果は九三%というようなことになっておりまして、ただいま検査院の方から御報告ありましたとおりでございます。

○内藤功君　一応三者からのお答えを得ましたが、なお私は欲を言いますと、いまの御調査、特に国鉄さんの御調査の中で、孫請の方から事情を聞く、調査をする、孫請側からの調査という面で欠落しているように私は感じたのです。検査院も同様ですが、検査院は権限がないとおっしゃるから、私は強く言わなかったが、私の予算委員会での質問では、メーカー、元請側の調査、メーカー側の資料を入手しましてメーカー側からつくことと、それから孫請側からも資料を入手しまして、孫請の複数から調査をする、両側面から調査をしていったわけなんですが、国鉄さんの調査は孫請の方の調査が欠落していると思います。したがって、きょうのはあなたの方も中間の報告とぼくは聞くので、引き続きこの点の孫請側の調査を極力やって正確を期していただきたい。特に、国鉄の理事の常務のお答えでは、A、B、Cについて正確な答えが必ずしも出なかった。ただ、自分はA、B、Cというのはそれぞれの契約の単価と考えるけれども、正確ではないと、こう言っているんですから、その点では孫請側の調査を、くどいようですが、要求しておきたい。

特に蛇足とは思いますが、これは去年の五月二十五日に当院本会議におきまして、四十八年度決算の審査報告がなされまして、決算委員長から報告がありましたが、この中で特に一項を設けて、「政府及び公共企業体は」「請負関係の適正化を図るため、その実情を把握し、下請負人または建設労働者の不利益にならないよう、指導監督に努める」ということが本院の警告で報告の中に特にうたわれておりまして、そういう実情もありますから、これはぜひ引き続きその面も調べていただきたいと思いますが、どうですか。

○説明員（高橋浩二君）　いま先生の御指摘のように、なお突っ込んでその点を調査したいというふうに考えております。調査いたします。

○内藤功君　次に、会計検査院から先日私のところに来ていただいて、資料を若干いただきました。この中に、排水管の材料の比較表というのをいただきました。これは、たとえば角上合ですとか、細かい話になりますが、ジョイナーですとか、角エルボのふたですとか、あるいはとめ金具ですとか、こういう品目ごとに、K社、S社、M社、これは私は久保田鉄工、三菱樹脂、積水化学だと思いますが、このK、S、Mという三社が幾らで見積もったかと、そしてその三社の見積りの中の一番安い価格で幾らで査定をしたかということがこの表に書いてございました。

そこで、これを見ますと、これは特に会計検査院に伺いたいんですが、あなた方の専門家の御判断で伺いたいんですが、私ら素人が見ましても、三社とも値段が同じ値段で見積もっているのが幾つかの品目ございますし、それから十円から百円ぐらいの差であります。そうして、ほぼ同じくらいの金額を国鉄に見積もっていると、私は全く素人でありますが、あなた方の目から見て、この表を見た場合に、このK、S、Mの三社について、これは特に話し合いをやって、価格のつり上げを図ってきた、さっき皆さん方が御答弁なったように。価格の方は、どんどん値段が上がってくると、そのためにうんと高くつくようになっちゃったと、こういうことなんですが、その背景として私はそう感じるんですよ。いや、それはおまえ素人の見方だと言われるかもしれないが、これどうですかね、そういうふうにぼくは断定せざるを得ないと思うんです。この点、検査院いかがですか。

○説明員（東島駿治君）　私ども実は正直申し上げまして、こういう部品の価格の原価計算というところまではまだ実際はやっておりませんし、この価格が大体似通っているということの意味ということについても、まだわれわれとしてはちょっと正確な判断をいたしかねるというのが実情でございまして、まあ先生の御質問の御答弁にならないと思いますけれども、私どもとしてはちょっとはっきりここでは申し上げられないという実情でございます。

○内藤功君　この点はさらにいまのぼくの指摘をもとに、最終結論まで研究をしていただくことを検査院と国鉄にもあわせて要求をしておきたいと思うんです。

それで私は、さっきも答弁が出ましたが、この

際、排水設備のこういう排水管の設計そのもの、それから材料の選択、こういった面について、この際全面的に抜本的な改善を加えて、むだな経費というものを抑えて、それからさらに、中小企業の業者にできるものはどんどん積極的に示唆していくと、こういう設計面、材料面の抜本的改善と、それから分離発注ですね、この問題をやはりこの機会に、こういう事実が指摘された現状においてやるべきだと、この前も言いましたが、地方に行っていろいろ業者の声を聞きますと、公共投資ということを福田総理は言っているけれども、こっちへ回ってこないじゃないかと、われわれでもあの工事はできると思うのが、大きなところだけにやっていると、特に国鉄さんはこれは敷居が高いという声が率直に言ってあります。これは申し上げておきたい。そういう状況でありますので、まず、この設計面、材料面、分離発注面、この点について前回予算委員会で検討することを皆さんお約束されたんですが、検討の結論を、さっきも一部出ていますけれども、もう一度国鉄からお伺いをしたい。

○説明員（高橋浩二君）　材料面と設計面、これにつきましては、いまの市場価格その他を十分検討いたしまして、材料の問題と設計の問題については十分検討していきたいというふうに考えております。

それからもう一つ、後で申された分離発注という点でございますが、現実にただいま東北新幹線でも一部盛岡地区等で高架橋がすでに完成した後発注したものについては、分離発注も数量は少のうございますけれども実際にはいたしております。この分離をして発注するか、総合一括発注するかということは、まあ建築等ではほとんどが総合発注というのが日本の建設業における一般でございまして、土木構造物の場合には、その施工の時期、あるいは周りの状況等によって分離発注する場合も、一括発注する場合もございます。ただ、一括発注したから値段が高くなるか、あるいは分離発注したら安くなるのかという点につきましては、必ずしもそうは言えない点がございまして、また一括発注をいたしますと、私の方の監督員の監督の量自体が減ってまいるというメリットもいろいろございまして、ケース・バイ・ケースに応じてこの分離発注ということは考えなくちゃならぬと思いますけれども、いろいろ先生からの御指摘のような趣旨も踏まえまして、分離発注できるものについては、十分分離発注の方向で検討をしていきたいというふうに考えております。

○内藤功君　公団も同様ですか。

○参考人（大平拓也君）　公団も国鉄と同様に考えていきたいと思います。

○内藤功君　最後に、この点について運輸大臣、前にも予算委員会で伺いましたが、いまの排水管工事ですね、これはまあいま国鉄がその事業の中で分離発注させるとすれば、私はまずこのくらいが手っ取り早いところだと思います。この点についての明確な御答弁をひとついただきたいと思います。

○国務大臣（福永健司君）　官公需につきまして、中小企業者の受注機会を確保してやるということは、私はぜひ必要であると考えます。前々から内藤さんのいろいろのお話等も伺っているのでございますが、そういう私がいま申しましたような趣旨において、ただいまの御主張、私同感でございまして、そういう考え方のもとに実効ある、効果ある措置がとられなきゃならないと思います。ぜひそうしたいと私は考えます。

○内藤功君　それでは次の問題に移りますが、私の指摘したいのは、欠陥自動車の問題です。いまあちらこちらで問題になっておりますが、きょう指摘するのはその一部になりますが、鈴木自動車工業の生産にかかる自動車、幾つかの欠陥があるという。特にこの鈴木は軽自動車をやっておりますが、農村部なんかで非常に多いように私は見ておりますが、こういう指摘が運輸省に何件かなされておるはずであります。

具体的に聞きますが、ＬＪ10型、これは鈴木ジムニーと呼ばれております。ここに私ブレーキパイプの現物を持ってきました。これがそれでありますけれども、亀裂が入っています。こういう指摘が運輸省になされているはずであります。この事実と、それから、運輸省はこれに対してどのように処置をされたかと、この点をまずお伺いしたいと思います。

○政府委員（犬丸令門君）　鈴木ジムニーのただいま御指摘のブレーキパイプの亀裂の件につきましては、北海道におきまして苦情の申し立てがございました。陸運局で一般調査いたしました結果、本年の初めから本省に上がっておりまして、私どもで追跡調査をやっておるところでございます。

○内藤功君　運輸省の方で把握しておられるところで、クレーム申請されている台数はどのくらいというふうに把握しておりますか。

○政府委員（犬丸令門君）　ＬＪ10、一万二千五百九十三台についてでございます。これはＬＪ10の生産総台数でございます。

○内藤功君　いや、私の聞いたのは、クレーム申請をされている台数という聞き方をしたんですが……。

○政府委員（犬丸令門君）　ただいま私どもが把握しております状況では、北海道から札幌陸運局に対して苦情申し立てがございましたこの一件だけでございます。

○内藤功君　そこで時間の関係で、私、直接もう結論について伺いたいと思うんですが、この鈴木自動車工業株式会社、メーカーがディーラーに出した内部文書を私ここに持っているんです。おたくの方にも同じものがあるかもしれませんが、これは昭和四十七年の六月一日付の「サービス速報」というもの、いま持っておりますか。この文書は非常に問題だと思うんですね。これによりますと、三枚目に、「3、クレーム申請方法」というところがございまして、ここにこう書いてあるんですよ。「ブレーキパイプＮＯ１を交換した場合は、下記項目以外は通常の申請方法で行って下さい。」、つまり、下記項目の場合は通常のクレーム申請の方法で行わないという――非常に私は、自動車の問題素人ですけれども、クレームという車の安全にかかわる問題でこんなことを言うのは異常じゃないかと思うんですね。まず、これは品番ですね、これが五一四〇〇から六三八三三まで、クレーム工賃が一台一千五百円、故障コードナンバーは「記入しないこと」と書いてある。特に、こういうふうに書いてあるんですね。そして、ＬＪ10型の保有台数、これで言いますと、五一四〇〇から六三八三三まで、約一万二千台余りが明記されて、これが通常のクレーム申請の対象外とされている。そして、二番目には、通常の申請方法と違う異常な取り扱いが指示されている。それから、故障コードナンバーを記入しないと。私は、これはブレーキパイプの故障を内部の記録に一切残さない、公にしない、残さない方法だと見るしかないと思うんですね。この点について、まずこの文書を持っているかどうか、それからこの文書の第三項に、ぼくのいま言ったようなことが書いてあることを確認されるかどうか。それから、これについてのあなたの方の御意見というものをずばり伺いたい。

○政府委員（犬丸令門君）　私どもその資料を持っております。そして、その三ページ目に、先生ただいま御指摘のような内容が記載されておることも承知いたしております。しからば、このようなサービス速報の内容は何を意味するものかという点につきましては、私どもは次のように理解いたしております。

すなわち、これは四十七年の六月に出されたものでございますが、四十七年の四月からＬＪ10の生産は打ち切られまして、ＬＪ20に変わっておるわけでございます。この時点におきまして、これは同じような型でございますけれども、車格としては同じ軽でございますけれども、いろいろ改善がなされたわけであります。この場合におきまして、ブレーキパイプとホースの配管方法が多少変わっております。そういう観点から、部品の共通化のために、従来生産されておったＬＪ10、これに対しまして補給部品、もしくはクレーム等によって

故障等が起こったものを改善する場合には、ＬＪ20の部品を使ってくれと、こういう意味でございます。そうして、その場合におきましては、ブレーキパイプとホースのアセンブリー交換をしなければならないものでございますが、その取り扱いをここに書いたものである。「ブレーキパイプＮＯ１」と書いてございますのは、これはＬＪ10のもの――「ブレーキパイプＮＯ１」を交換した場合は、これはアセンブリー交換を行った場合には、その以下のように処理してくれと、品番五一四〇〇から六三八三三と書いてございますのは、これはアセンブリー交換の意味でございます。そうしてディーラーがクレーム処理を行った場合、その工賃の積算はこういうふうにするよということでございます。したがって、こういったクレーム処理でございますので、故障コードといったふうな内容は必要はないというふうに理解をいたしております。クレームで処理をするという場合の処置でございます。

○内藤功君　いまの説明で私はよくわからないのですよ。それで、特に私の方に申し立てをしてきた苦情申し立て者の方ですね、この方からお聞きしたところによりますと、運輸省ではメーカー側に事実をいろいろ調査した結果として、大体こういうことを言っているというのです。私が聞いたところですがね。これはあなたの方で明快にこういうことを聞いたことがあるかどうか。一つは、故障コードナンバーを記入しないということは、いまあなたの説明とちょっと違うのですよ。こういうふうに言っているのですよ。第一が、ブレーキパイプが保安部品であるということから、特に適正な判断をする必要がある。二点目が、標準工数の変更による金額の記入ミスを防止する必要がある。そのために、これは異例の指示だと、あなたの場合はきわめて自然なようにいま言われましたが、この故障コードナンバーを記入しないことというのは異例な指示だと、こういうように聞いているというのですね。少しいまの御説明が私の予想しておった答えと違うものですから、再度いま私が紹介したような、こういう調査の結果をあなた方は持っていないのかどうかという点を伺いたい。

○政府委員（犬丸令門君）　先ほど申し上げましたように、ＬＪ10につきましては、従来のＬＪ10の部品を取りつけてクレームに対処するのが一般的なやり方であろうと思います。で、この場合におきましては、ＬＪ10の部品はあったようでございますが、ない場合におきまして、ＬＪ20の部品を使って、クレームに応ずるという場合においては、このアセンブリー交換という措置でやってください、その場合における単価等のメーカーとディーラー間の取り扱いはこういうふうにいたします、という内容であるというふうに理解しております。

○内藤功君　そういうようないまの答弁は、メーカー側から聴取した向こう側の言い分ですか。

○政府委員（犬丸令門君）　メーカー側からも聴取しておりますし、私どももこのサービス速報の内容を前後にわたって判断したものでございます。

○内藤功君　そうであれば、なお疑問が残りますのは、この通常の申請方法でなぜ行わなかったか、故障コードナンバーの記入をしないということをなぜここで書いたか、私はこの疑問がまだいまのあなたの答弁でもぬぐい去れないんですが、運輸省自身は内部において、この答弁について不自然な弁解というふうにお考えになったことは一度もないんですか。

○政府委員（犬丸令門君）　その記入しない理由につきましては、これは先生がただいま御指摘のように、工数が変わり単価が変わるといったような点があるんだと思いますけれども、このＬＪ10のクレームをＬＪ20の部品でやるということが異例であるので、そういったケースについては、特に故障コード等を記入しなくても、メーカーとしては実態が把握できるというふうに考えたものだというふうに思います。

○内藤功君　私はやはりこれはメーカー側の言い分というものを聞いて、それに運輸省の安全の立場からの批判が加えられていないように私は感じられてならないんですよ。一般的には運輸省はこういう場合は単に言い分を聞いたり文書を見るだけでなくて、たしか実験をやるところがありますね、交通安全の研究機関がありますね。そういったところで調べることもできるし、そういうふうなやっぱり調査は恐らくこれしてないだろうと思う。私は、これは押し問答になりますから、私の意見を率直に言って調査を求めたいんですがね。これは明らかにブレーキパイプの欠陥を通常のクレーム申請という手続というものを踏まないで、このメーカー側において事態を公開しないで隠蔽しているという疑いを持たざるを得ないんです。あなた方の運輸省内部で、もしこれに完全に一つも疑いを差しはさまなかったとすれば、これは大問題なわけなんです。私は、やっぱりブレーキパイプというのはきわめて安全上重要な部分でございますから、そういうものの処理がこんなふうな「サービス速報」ですか、故障コードナンバーを記入しないこと、通常の申請方法以外でやってくれというような、こういう処理でやられること自体が非常に私は問題だと思います。これを見過ごしてはいけない問題だと私は思うんです。

そこで、二点私は当局に申し上げておきたい。一つは、メーカーに対してやはり行政指導権を行使をして、そしてこの事態を国会で指摘されたのを契機にもう一遍調査をしていただきたい。特に四十七年ごろこれが出てから、もし私の推論のとおり公開されないでやみからやみに葬られていたとすれば、これは大問題でありますから、これが一つ。再調査。それから二番目は、われわれリコールの問題にもなり得るのじゃないかとも考えるんですけれども、これはいろいろ議論がありましょうから、少なくともメーカーに対して警告を発すべきだ、こういう指摘があったということについて警告を発し、注意を促すべきだ、この二点をこの場でもって特に運輸省当局にお願いしておきたいと思うんですが、どうでしょうか。

○政府委員（犬丸令門君）　御指摘のブレーキパイプでございますが、これは重要保安部品でございます。したがって、私どもはこういったものに設計製作上に起因する欠陥があるとすれば、これは直ちにリコール等の措置を講ずべきものであると考えます。しかしながら、現段階までに私どもが調査した結果によりますと、これはブレーキパイプの取りつけがエンジンルームの中にございまして、そういった意味では通常の運転状態によって力が加わるものでないのでございますが、御指摘のブレーキパイプの亀裂というのは、当該部分に予期しない大きな外力がかかった、そのために曲がって押されて管部が亀裂したものでないかというふうに考えております。このような例はほかに聞いておりません。クレーム等はございますが、それはいずれも油漏れもしくはパイプのさび等によるものでございます。しかしながら、御指摘の点につきましては、その点をさらに調査するということは御指摘によりまして調査をいたしたいと思いますし、またその結果、保安上問題があれば厳重に警告する等の処分を講じてまいりたいと考えております。

○内藤功君　恐縮ですが、ここに私現物を持っておりますので、ちょっとこれ見てください。いろいろ言われますけれども、こういうことで亀裂が生じたのじゃないかと思われますと言うけれども、ちょっと見てください。持っていっていいです。（現物を渡す）

思われますと言いますけれども、そういう推測じゃなくて、研究機関もあることだし、そういったところでちゃんと調査をして、それで科学的なやはり結論を持ってきてもらわなければそれは困りますよ。

○政府委員（犬丸令門君）　現在この部分の亀裂をどういうふうに何するかという点については、現時点において、私明確に判断できませんが、御指摘の線に沿いまして、私どもの交通安全公害研究所におきまして調査検討をさせたいと考えますが、つきましてはこれを預かりしていただけます

かどうか。

○内藤功君　これはまた後で。ちょっとそこへ持っていてください。

もう一つ、時間が来たので関連して、ＬＪ10の話がいま出まして、その次にＬＪ20の話が出たのでついでに言っておきますが、このＬＪ20型というのはいわゆる「スズキフロンテ」ですな、これについてもブレーキパイプの問題があるのです。いま持っていかれた中に20のもあるのです。これはバッテリー液がブレーキパイプに落ちてそれで腐食を生じていると、こういう問題なんですね。メーカー側は昭和五十年の十二月以降の新しい車については被覆――そこについていますね、被覆をつけて被覆処理をしている、覆いをつけている、こう言っているのですが、この理由は万が一の事故に対応して処置をしたということなんであります。しかし、五十年の十二月以前の「スズキフロンテ」、これは九万六千台と聞いておりますが、こういうものについては処置されていない。私はこの問題もひとつ指摘をしておきたい。万が一の事故対策ということであれば、五十年十二月以前の車の方が、より取りかえ処置を要する点は強いのじゃないかと思うのですね。いまの点、ＬＪ20、「スズキフロンテ」のブレーキパイプの問題はどういうふうに運輸省は処置をしていますか。

○政府委員（大丸令門君）　御指摘の点につきましても私ども調査したところでございますが、これはバッテリーベッセルと申しまして、バッテリーの液が漏れたときにそれを受ける受けざらがございまして、それにドレーンホースがついておってそれを車体外に排除するという装置になっておるわけでございます。整備をいたしますときに、何らかの理由でこのドレーンホースを穴から車体外に落とすというのを、その穴に入れるのを忘れることによりまして、いわゆる誤って配管することによりましてバッテリー液がその車体内に出される、そういったようなケースが出てくる。そのためにバッテリーから漏れたバッテリー液がブレーキパイプにかかってそしてさびが出るケースがあるというふうに承知いたしております。この点につきましては、こういう方式でバッテリー液のドレーンを取っておるそういう車はほかにもあるのでございますけれども、この点につきましては、すべてのユーザーに、車と一緒についてまいりますところの取扱説明書にそういったことの内容、特に絵入りで解説がなされておりまして、絶対にドレーンホースを穴から外すことのないようにと、特に取り扱い、整備等のときに注意してくれということが丁寧に書いてございます。したがって、そういった点から見て、やはりこれはメーカーがそういったような注意をしておりますわけですから、やはりその使い方に従ってユーザーが使っていただきたい。そしてなお、ただいま御指摘の五十年の九月におきまして、バッテリーのベッセルを固定化した、それからさらにブレーキパイプを被覆処理をしたという点については、その事実も承知いたしております。まあ申しますならば、念には念を入れるという対策であるというふうに理解をいたしております。

○委員長（三木忠雄君）　内藤君、時間です。

○内藤功君　じゃあ大臣、まあ専門的なことはもう結構ですから、こういう車が多くなってきて、ユーザーの立場からしていろんなその安全にかかわる重要な部分が何か、やみからやみにというと語弊があるかもしれませんが、きちんとした手続を経ないで処理をされていくということは、やはり非常に不安だろうと思うんですね。で、基本的なお考え方でいいから、いままあ調査は部長が約束されましたけどね、こういう欠陥自動車問題に対処する運輸大臣の基本的な姿勢というものを、最後ですから大臣にお伺いをしておきたいと思います。

○国務大臣（鴨永健司君）　私まあ素人ではございますが、お話を伺いつつ思いますことは、ぜひこういうことにつきましては特段の気をつけたいと、こういうように存じます。

○委員長（三木忠雄君）　本日の調査に対する質疑はこの程度にとどめます。

午後三時まで休憩いたします。

午後零時四十二分休憩

――――◇――――

午後三時十一分開会

○委員長（三木忠雄君）　ただいまから運輸委員会を再開いたします。

新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法案を議題といたします。

まず、発議者から趣旨説明を聴取いたします。

衆議院議員足立篤郎君。

○衆議院議員（足立篤郎君）　ただいま議題となりました新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法案につきまして、自由民主党、公明党・国民会議、民社党及び新自由クラブを代表し、提案理由を御説明申し上げます。

去る三月二十六日、新東京国際空港の開港阻止を叫ぶ過激派暴力集団が同空港内に乱入し、その一部が管制室に侵入して、管制機器類が破壊されたことにより、同空港の開港は一時延期のやむなきに至りました。

衆参両院におきましては、全党一致の決議をもって、再びかかる不祥事を引き起こさざるよう暴力排除に断固たる処置をとるとともに、地元住民の理解と協力を得るよう一段の努力を傾注すべきこと及び新空港の平穏と安全を確保し、わが国内外の信用回復のため万全の諸施策を強力に推進すべきことを、政府に対し強く要請したのであります。

政府においては、新東京国際空港の安全確保について責任を持って対処することを明らかにし、開港期日を来る五月二十日とすることを決定するとともに、同空港の安全強化等の諸対策を決定し、その推進に努めているところであります。

しかしながら、同空港及びその周辺に過激派集団の活動の拠点となっている団結小屋等の工作物が存在している現状においては、同空港及び航空機の航行の安全を確保するためには、きわめて重大な不安があり、現行法の適用を検討した結果、いずれの法律もこのような事態は予想しておらず、その解決は不可能との結論に達したのであります。

したがって、当分の間の緊急措置として、新東京国際空港もしくはその機能に関連する施設の設置もしくはその周辺における航空機の航行を妨害する暴力主義的破壊活動を防止するため、新たに法律を制定する必要があると考え、この法律案を提案した次第であります。

次に、本案の内容について御説明申し上げます。

第一に、この法律は、新東京国際空港及びその周辺において暴力主義的破壊活動が行なわれている最近の異常な事態にかんがみ、当分の間、暴力主義的破壊活動の用に供される工作物の使用の禁止等の措置を定め、もって新東京国際空港及びその機能に関連する施設の設置及び管理の安全の確保を図るとともに、航空の安全に資することを目的といたしております。

第二に、暴力主義的破壊活動等、暴力主義的破壊活動者及び規制区域についての定義を規定し、規制区域は、空港内及びその外側三千メートルの範囲の区域並びに航空保安施設または空港機能を確保するために必要な施設のうち政令で定めるものから三千メートルの範囲内で政令で定める区域といたしております。

第三に、規制区域内に所在する工作物が暴力主義的破壊活動者の集合場所として、爆発物、火炎びん等の製造または保管の場所として、または、航空機の航行を妨害するために用いられまたは用いられるおそれがあるときには、運輸大臣は、その工作物の所有者、管理者または占有者に対して、期限を付して、当該工作物をこれらの用に供することを禁止することを命ずることができることといたしております。

さらに、この禁止命令に違反してこれらの用に供されているときは、当該工作物について封鎖その他その用に供させないために必要な措置を講ずることができ、また、諸般の状況から判断して、

暴力主義的破壊活動等にかかわるおそれが著しいと認められ、かつ、他の手段によっては禁止命令の履行を確保することができないと認められるときであって、本法の目的を達成するため特に必要があると認められるときに限り、当該工作物を除去することができることといたしております。

第四に、これらの命令または措置に関し、立ち入り・質問、土地の使用等、現場にある者の退去、物件を除去した場合の保管等に関する規定を定めております。

第五に、国は、封鎖、除去、土地の使用等の措置を講じたことにより、損失を受けた者に対し、通常生ずべき損失を補償することといたしております。

第六に、運輸大臣は、規制区域内において暴力主義的破壊活動者の所持し、または使用する物件が、暴力主義的破壊活動者の集合、爆発物、火炎びん等の製造または保管の場所または航空機の航行に対する妨害の用に供され、または供されるおそれがある場合において、諸般の状況から判断して、暴力主義的破壊活動等にかかわるおそれが著しいと認められ、かつ、本法の目的を達成するため特に必要があると認められるときに限り、当該物件を一時保管することができることといたしております。

第七に、この法律に基づく運輸大臣の措置の一部は、これを新東京国際空港公団に行わせることができることとし、また、関係行政機関は、この法律の実施について、運輸大臣に協力しなければならないこととといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(三木忠雄君)　本案に対する質疑は、これを後日に譲ります。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時十九分散会

四月二十八日本委員会に左の案件を付託された。

一、安全輸送の確保に関する請願(第四五六七号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四五六八号)(第四五七七号)(第四五七八号)(第四六〇二号)(第四六〇三号)(第四六〇四号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四六一三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四六一四号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四六一八号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四六五一号)(第四六五二号)(第四六五三号)(第四六五四号)(第四六五五号)(第四六六六号)

一、安全輸送の確保に関する請願(野四六六九号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四六七〇号)(第四六七三号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四六七四号)(第四六七五号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四六七六号)(第四六七七号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七〇六号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四七〇七号)(第四七〇八号)(第四七〇九号)(第四七一〇号)(第四七一一号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七一三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四七二四号)(第四七二五号)(第四七二六号)(第四七四二号)(第四七四三号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七四四号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七五一号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七六〇号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四七七二号)(第四七七三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四七七四号)(第四七七五号)(第四七七六号)(第四七七七号)(第四七八〇号)(第四七八一号)(第四七八二号)(第四七八三号)(第四七八四号)(第四七八五号)(第四七八六号)(第四七八七号)(第四七八八号)(第四七八九号)(第四七九〇号)(第四七九一号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四七九二号)(第四七九三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四七九四号)(第四七九五号)(第四七九六号)(第四七九七号)(第四七九八号)(第四七九九号)(第四八〇〇号)(第四八〇一号)(第四八〇二号)(第四八〇三号)(第四八〇四号)(第四八〇五号)(第四八〇六号)(第四八〇七号)(第四八〇八号)(第四八〇九号)(第四八一〇号)(第四八一一号)(第四八一二号)(第四八一三号)(第四八一四号)(第四八三四号)(第四八四五号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四八四六号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四八五七号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四八五八号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四八七二号)(第四八七三号)(第四九一三号)(第四九一四号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四九一五号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四九二三号)(第四九六七号)(第四九六八号)(第四九七〇号)(第四九七一号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四九七二号)(第四九七三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第四九八〇号)(第四九九一号)

一、安全輸送の確保に関する請願(第四九九六号)

第四五六七号　昭和五十三年四月十四日受理

安全輸送の確保に関する請願

請願者　千葉県佐倉市石川五七二ノ二　川名三郎外四十九名

紹介議員　目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四五六八号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者　福島県郡山市喜久田町四十坦一〇ノ一四　遠藤美映子外二百八十六名

紹介議員　目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四五七七号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者　北海道帯広市西一八条三ノ二　山下健治外百六十名

紹介議員　小山　一平君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四五七八号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者　三重県伊勢市上野町三〇二ノ五　下村達雄外百十八名

紹介議員　戸叶　武君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四五七九号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(四通)

請願者　京都府船井郡丹波町上豊田　伊藤正男外千八百二十四名

紹介議員　青木　薪次君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六〇二号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者　高知市長尾山町一四四ノ四　西田倫子外千五百九十四名

紹介議員　対馬　孝且君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六〇三号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者　福井県小浜市貴船二八　村上幸一

外千四百十名

紹介議員　佐藤　三吾君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六〇四号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　北海道登別市常盤町一ノ四ノ一
小玉務外五百四十二名

紹介議員　小野　明君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六一三号　昭和五十三年四月十四日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　福井市光陽四ノ六〇一　富田三男
穂外三百十九名

紹介議員　吉田　正雄君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六一四号　昭和五十三年四月十四日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　福井県小浜市南川町三ノ一三　山口正外四百八十七名

紹介議員　吉田　正雄君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六一八号　昭和五十三年四月十五日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　神戸市東灘区本庄町二ノ二ノ五
小森千尋外百十九名

紹介議員　竹田　四郎君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六五一号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　北海道標津郡中標津町東四条南四丁目　太田みさ子外八百七十六名

紹介議員　粕谷　照美君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六六九号　昭和五十三年四月十五日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　大阪府堺市晴美台四ノ一ノ一二ノ三〇六　長野仁夫外百十九名

紹介議員　村田　秀三君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六七〇号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　島根県大原郡加茂町神原一、三九四　岩本邦夫外二千名

紹介議員　村田　秀三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六七三号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　愛媛県大洲市柚木三五八　古森五郎外三百七十六名

紹介議員　竹田　四郎君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六七四号　昭和五十三年四月十七日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　秋田市飯島美砂町五ノ一二　柳田功三外百二十六名

紹介議員　目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六七五号　昭和五十三年四月十七日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　神戸市兵庫区中道通六ノ五国際興業神戸労働組合内　石原信治外百八十三名

紹介議員　対馬　孝且君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六七六号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　福島県郡山市日和田町二三〇　井上繁外千四百八十四名

紹介議員　坂倉　藤吾君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六七七号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　福島県郡山市富田町日吉ヶ丘五六
磯部幸江外四百三十名

紹介議員　目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六七〇六号　昭和五十三年四月十七日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　秋田市広面樋の上二六ノ三　高橋俊恒外八十四名

紹介議員　安恒　良一君

この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四六七〇七号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　千葉県勝浦市墨名八一七ノ三〇　島村正外四百五十九名

紹介議員　和田　静夫君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七〇八号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　富山市開三二ノ一〇　小野寺進外二千四百十九名

紹介議員　安恒　良一君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七〇九号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　北海道美唄市東三条北二丁目　菊地諄外三千六十名

紹介議員　穐山　篤君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七一〇号　昭和五十三年四月十七日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　宮崎県延岡市恒富町二ノ五ノ二
竹内哲夫外百五十九名

第四六五二号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　石川県七尾市満仁町　坂下信雄外千八百七十四名

紹介議員　広田　幸一君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六五三号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（二通）

請　願　者　三重県津市寿町一〇ノ二五　池田喜一外千九百四名

紹介議員　片岡　勝治君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六五四号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　東京都荒川区東日暮里二ノ一八ノ五　佐藤和平外二千四百十三名

紹介議員　寺田　熊雄君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六五五号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　新潟県村上市本町西二八ノ一　川内孝吉外四百三名

紹介議員　片山　甚市君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六六六号　昭和五十三年四月十五日受理

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請　願　者　北海道標津郡中標津町東四条南四丁目　太田みさ子外八百七十六名

紹介議員　粕谷　照美君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四六六九号　昭和五十三年四月十五日受理

安全輸送の確保に関する請願

請　願　者　大阪府堺市晴美台四ノ一ノ一二ノ三〇六　長野仁夫外百十九名

紹介議員　宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七一一号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　熊本市健軍町四ノ八ノ三四　小野幸次郎外千六十名
紹介議員　浜本　万三君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七二三号　昭和五十三年四月十七日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　東京都大田区蒲田本町一ノ七ノ三　長島進太郎外四十九名
紹介議員　松前　達郎君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四七二四号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　和歌山県有田郡清水町粟生一、〇四八　小和田光男外九十九名
紹介議員　赤桐　操君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七二五号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　神奈川県相模原市上鶴間三、八九七ノ八四ノ二〇二　上原亨外千五百七十九名
紹介議員　松前　達郎君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七二六号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　山形市山家町一ノ二ノ八　持田仁外百三十九名
紹介議員　安永　英雄君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七二七号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福井県坂井郡芦原町二面四一ノ一七　坂口曜之外千十二名
紹介議員　吉田　正雄君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七四三号　昭和五十三年四月十七日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　岐阜県益田郡下呂町少ケ野　森吉郎外千九百八十九名
紹介議員　野口　忠夫君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七四四号　昭和五十三年四月十七日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　大阪市城東区関目一ノ一〇ノ一　仲本省三外二百二十九名
紹介議員　野口　忠夫君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四七五一号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　富山県氷見市大野一、四四九　鎌中義則外四百九十九名
紹介議員　勝又　武一君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七六〇号　昭和五十三年四月十八日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　静岡県三島市青木二八六ノ一伊豆箱根ハイヤー労働組合内　森田又吉外六十名
紹介議員　矢田部　理君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四七六一号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　富山県高岡市白金町一三ノ一四　森原敬一外千三百四十五名
紹介議員　矢田部　理君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七七四号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　北海道標津郡中標津町一、二九六　川手雅紀外千二百五十九名
紹介議員　赤桐　操君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七七五号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　宮崎県東臼杵郡門川町上納屋一区　河村高行外百三十九名
紹介議員　宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四七七六号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　石川県七尾市古城町　山本良外千六百六十一名
紹介議員　野田　哲君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八〇九号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(三通)
請　願　者　千葉県茂原市腰原一、四一四　高山順之外六百九十六名
紹介議員　安永　英雄君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八一〇号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　青森県三沢市薬師町一丁目　工藤薫外百七名
紹介議員　対馬　孝且君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八一一号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　広島県福山市神村町三、九七五ノ二　梅本武義外二千百七十五名
紹介議員　田中寿美子君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八一二号　昭和五十三年四月十八日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(三通)
請　願　者　山口県宇部市八王子町三ノ一　児玉正雄外五百二十九名
紹介議員　山崎　昇君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八一三号　昭和五十三年四月十八日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　宮城県多賀城市笠神二ノ一一ノ三八　鈴木一蔵外二百五十二名
紹介議員　田中寿美子君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四八一四号　昭和五十三年四月十八日受理
安全輸送の確保に関する請願(二通)
請　願　者　熊本市東町四ノ二　上田八州男外四百九十五名
紹介議員　山崎　昇君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四八三四号　昭和五十三年四月十八日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　大阪市淀川区加島二ノ七　池田新外三十六名
紹介議員　野口　忠夫君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四八四五号　昭和五十三年四月十九日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福島県会津若松市石堂町一ノ四七　小滝貞子外七百四名

紹介議員　目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八四六号　昭和五十三年四月十九日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　秋田市新屋栗田町三〇ノ一〇　石山重男外百七名
紹介議員　目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四八五七号　昭和五十三年四月十九日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　宮崎市加江田　田中宅見外千六百十二名
紹介議員　高杉　廸忠君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八五八号　昭和五十三年四月十九日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　静岡県熱海市春日町五ノ七　山田秀美外二百十八名
紹介議員　高杉　廸忠君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四八七二号　昭和五十三年四月十九日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　鹿児島県垂水市松原町一三　末野忠男外二千六十六名
紹介議員　戸叶　武君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四八七三号　昭和五十三年四月十九日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　和歌山県新宮市新宮二、五三四　森庵栄作外三十四名
紹介議員　対馬　孝且君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九一三号　昭和五十三年四月十九日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　島根県松江市南田町一二四ノ六五　伊藤久美子外千八百二十八名
紹介議員　宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九六九号　昭和五十三年四月二十日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福島県会津若松市湯川町三ノ一七　高木善三外六百四名
紹介議員　目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九七〇号　昭和五十三年四月二十日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　大阪府富田林市横山一九三　阪上成美外百四名
紹介議員　小柳　勇君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九七一号　昭和五十三年四月二十日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　滋賀県長浜市布勢町二四一　沢村喜久博外千六百二十八名
紹介議員　丸谷　金保君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九七二号　昭和五十三年四月二十日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　大阪市平野区喜連西三ノ一四　中村秀雄外百四十八名
紹介議員　丸谷　金保君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四九七三号　昭和五十三年四月二十日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　高知県吾川郡伊野町枝川三二八ノ三ノR2ノ六　笹岡計子外百八十一名
紹介議員　目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第四九九〇号　昭和五十三年四月二十日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福岡県田川市東区夏吉谷　森光利外二百二名
紹介議員　川村　清一君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九九一号　昭和五十三年四月二十日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　大分市上野丘東六ノ六　三代正子外二百十九名
紹介議員　赤桐　操君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第四九九六号　昭和五十三年四月二十日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　埼玉県入間市仏子四二五ノ六　山本外茂二外九十九名
紹介議員　栗原　俊夫君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

五月六日本委員会に左の案件を付託された。
一、安全輸送の確保に関する請願（第五〇二二号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五〇三九号）（第五〇四〇号）（第五〇四九号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五〇六〇号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五〇六四号）
一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願（第五〇七八号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五〇七九号）（第五〇八〇号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五〇九三号）（第五一〇一号）（第五一〇七号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五一一一号）（第五一二八号）

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五一四一号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五一四六号）（第五一六七号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五一八一号）（第五一八四号）（第五一八五号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五一八六号）
一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願（第五二一一号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五二五〇号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五二五一号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五二六八号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五二六九号）
一、漁業船員離職者に職業転換給付金支給に関する請願（第五二八三号）
一、安全輸送の確保に関する請願（第五三〇二号）
一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（第五三〇三号）

第五〇二二号　昭和五十三年四月二十一日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　東京都板橋区赤塚二ノ一三ノ一　井上良雄外六十九名
紹介議員　坂倉藤吾君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五〇三九号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　宮城県仙台市川内追廻住宅五三七　我妻茂外二百五十九名
紹介議員　戸叶　武君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五〇四〇号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福岡県安達郡本宮町戸崎三八ノ五　山崎修一外千五百六十三名
紹介議員　和田　静夫君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五〇四九号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福岡県田川市東区松原宮町三ノ三　山下ツマ子外二百四十八名
紹介議員　久保　亘君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五〇六〇号　昭和五十三年四月二十一日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　高知市介良五七〇　大西春海外百六十二名
紹介議員　村田　秀三君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五〇六四号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福岡県甘木市甘木九二九ノ八　藤村茂外六十九名
紹介議員　川村　清一君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五〇七八号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願
請　願　者　福井県南条郡今庄町六八ノ一四　山田千恵子外百十四名
紹介議員　小柳　勇君
この請願の趣旨は、第五九号と同じである。

第五〇七九号　昭和五十三年四月二十一日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　高知市六泉寺町九ノ一七　長野新外百六名
紹介議員　森下　昭司君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五〇八〇号　昭和五十三年四月二十一日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　高知県南国市大埔乙三、〇九二　大石悟外百四十九名
紹介議員　松前　達郎君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五〇九三号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　大分県豊後高田市玉津新屋敷　山本保男外百九十九名
紹介議員　赤桐　操君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一〇一号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　東京都新宿区北新宿三ノ四〇ノ一四　角田哲郎外二百三十九名
紹介議員　茜ヶ久保重光君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一〇七号　昭和五十三年四月二十一日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　東京都練馬区桜台六ノ一九ノ一三　宮田昭雄外百五十五名
紹介議員　丸谷　金保君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一一一号　昭和五十三年四月二十一日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　秋田市川尻新川町八ノ二八　木村竜一外八十六名
紹介議員　対馬　孝且君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五一二八号　昭和五十三年四月二十二日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　千葉県船橋市二和町一〇九ノ六六　森口哲郎外三十八名
紹介議員　広田　幸一君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五一四一号　昭和五十三年四月二十二日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福井県敦賀市清水町一ノ一七　山本絹江外六百五十九名
紹介議員　福間　知之君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一四六号　昭和五十三年四月二十二日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　名古屋市西区内江町一ノ五四　山田岩男外百二十名
紹介議員　寺田　熊雄君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五一六七号　昭和五十三年四月二十四日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　秋田市中通五ノ八ノ八　小林博保外二百二十三名
紹介議員　宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五一八一号　昭和五十三年四月二十四日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　東京都品川区西五反田三ノ一六ノ一六　三浦義人外二百五十九名
紹介議員　丸谷　金保君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一八四号　昭和五十三年四月二十四日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　三重県渡会郡玉城町佐田九四〇　西川治外百三十八名

紹介議員　戸叶　武君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一八五号　昭和五十三年四月二十四日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　熊本県八代市大村町五九二　満田是外千百九十名
紹介議員　久保　亘君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五一八六号　昭和五十三年四月二十四日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　東京都板橋区双葉町三〇ノ一三　富沢勇外百二十九名
紹介議員　大森　昭君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五二一一号　昭和五十三年四月二十四日受理
国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願（二通）
請　願　者　静岡県浜松市瓜内町二三二　蜂須賀栄一外二百三十一名
紹介議員　小柳　勇君
この請願の趣旨は、第五九号と同じである。

第五二五〇号　昭和五十三年四月二十五日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　滋賀県八日市市金屋一ノ三ノ五　野矢美智子外千九十五名
紹介議員　藤田　進君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五二五一号　昭和五十三年四月二十五日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　大阪府岸和田市下池田東町五九ノ三三六　川口広二外二十九名
紹介議員　藤田　進君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五二六八号　昭和五十三年四月二十五日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願
請　願　者　福岡県朝倉郡三輪町山隈　森島鉄哉外二百十九名
紹介議員　川村　清一君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第五二六九号　昭和五十三年四月二十五日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　埼玉県行田市佐間一ノ二二ノ七　内田金次外七十九名
紹介議員　小谷　守君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五二八三号　昭和五十三年四月二十六日受理
漁業船員離職者に職業転換給付金支給に関する請願
請　願　者　岩手県二戸市福岡川又七七ノ一　川村秀男外十六名
紹介議員　下田　京子君
この請願の趣旨は、第四二六一号と同じである。

第五三〇二号　昭和五十三年四月二十六日受理
安全輸送の確保に関する請願
請　願　者　高知県南国市里改田五七九　池森弘志外百三十九名
紹介議員　宮之原貞光君
この請願の趣旨は、第四五〇四号と同じである。

第五三〇三号　昭和五十三年四月二十六日受理
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願（二通）
請　願　者　三重県四日市市泊山崎町一、一二八ノ二八　中村正雄外二百五十名
紹介議員　戸叶　武君
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

一、新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法案（衆）

新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法案

新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法

（目的）

第一条　この法律は、新東京国際空港及びその周辺において暴力主義的破壊活動が行われている最近の異常な事態にかんがみ、当分の間、新東京国際空港若しくはその機能に関連する施設の設置若しくは管理を阻害し、又は新東京国際空港若しくはその周辺における航空機の航行を妨害する暴力主義的破壊活動を防止するため、その活動の用に供される工作物の使用の禁止等の措置を定め、もつて新東京国際空港及びその機能に関連する施設の設置及び管理の安全の確保を図るとともに、航空の安全に資することを目的とする。

（定義等）

第二条　この法律において「暴力主義的破壊活動等」とは、新東京国際空港若しくは新東京国際空港における航空機の離陸若しくは着陸の安全を確保するために必要な航空保安施設若しくは新東京国際空港の機能を確保するために必要な施設のうち政令で定めるものの設置若しくは管理を阻害し、又は新東京国際空港若しくはその周辺における航空機の航行を妨害する次の各号に掲げる行為の一をすることをいう。

一　刑法（明治四十年法律第四十五号）第九十五条（公務執行妨害、職務強要）、第百六条（騒擾）、第百八条（現住建造物放火）、第百九条第一項（非現住建造物放火）、第百十条第一項（建造物以外放火）、第百十七条第一項（激発物破裂）、第百二十五条第一項（汽車、電車往来危険）、第百二十六条第一項（汽車、電車顛覆等）、第百三十条（住居侵入）、第百四十二条から第百四十四条まで（浄水汚穢、水道汚穢、浄水毒物混入）、第百四十六条（水道毒物混入）、第百四十七条（水道損壊）、第百九十九条（殺人）、第二百八条ノ二（凶器準備集合）、第二百二十条（逮捕監禁）、第二百三十四条（威力業務妨害）、第二百六十条（建造物損壊）又は第二百六十一条（器物損壊）に規定する行為

二　爆発物取締罰則（明治十七年太政官布告第三十二号）第一条（爆発物使用）に規定する行為

三　暴力行為等処罰に関する法律（大正十五年法律第六十号）第一条（集団的暴行等）に規定する行為

四　消防法（昭和二十三年法律第百八十六号）第三十九条の二第一項（危険物の漏出等）に規定する行為

五　電波法（昭和二十五年法律第百三十一号）第百六条第一項（虚偽の通信）又は第百八条の二第一項（無線通信の妨害）に規定する行為

六　航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第五十三条（禁止行為）、第五十六条において準用する同法第四十九条第一項（物件の制限等）又は第九十九条の二第一項（飛行に影響を及ぼすおそれのある行為）の規定に違反してする行為

七　有線電気通信法（昭和二十八年法律第九十六号）第二十一条（有線電気通信の妨害）に規定する行為

八　航空機の強取等の処罰に関する法律（昭和四十五年法律第六十八号）第一条第一項（航空機の強取等）に規定する行為

九　火炎びんの使用等の処罰に関する法律（昭和四十七年法律第十七号）第二条第一項（火炎びんの使用）に規定する行為

十　航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律（昭和四十九年法律第八十号）第一条（航空の危険を生じさせる行為）、第二条第一項（航行中の航空機を墜落させる等の行為）

五月九日本委員会に左の案件を付託された。（予備審査のための付託は同日）

又は第三条第一項（業務中の航空機の破壊等）に規定する行為

十一　人質による強要行為等の処罰に関する法律（昭和五十三年法律第　号）第一条又は第二条（人質による強要）に規定する行為

2　この法律において「暴力主義的破壊活動者」とは、暴力主義的破壊活動等を行い、又は行うおそれがあると認められる者をいう。

3　この法律において「規制区域」とは、次の各号に掲げる区域をいう。

一　新東京国際空港の範囲内の区域及びその範囲の外側三千メートルの線までの区域

二　新東京国際空港における航空機の離陸若しくは着陸の安全を確保するために必要な航空保安施設又は新東京国際空港の機能を確保するために必要な施設のうち第一項の政令で定めるものから三千メートルの範囲内で政令で定める区域

4　運輸大臣は、規制区域を告示しなければならない。

（工作物の使用の禁止等）

第三条　運輸大臣は、規制区域内に所在する建築物その他の工作物について、その工作物が次の各号に掲げる用に供され、又は供されるおそれがあると認めるときは、当該工作物の所有者、管理者又は占有者に対して、期限を付して、当該工作物をその用に供することを禁止することを命ずることができる。

一　多数の暴力主義的破壊活動者の集合の用

二　暴力主義的破壊活動等に使用され、又は使用されるおそれがあると認められる爆発物、火炎びん等の物の製造又は保管の場所の用

三　新東京国際空港又はその周辺における航空機の航行に対する暴力主義的破壊活動者による妨害の用

2　運輸大臣は、前項の禁止命令をしようとする場合において、当該禁止を命ぜられるべき者を確知することができないとき、又は当該命令を伝達することができないときは、公告によりこれを行うことができる。

3　運輸大臣は、第一項の禁止命令をした場合において必要があると認めるときは、当該命令の履行を確保するため必要な限度において、その職員をして、当該工作物に立ち入らせ、又は関係者に質問させることができる。

4　前項の規定により立入りをする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

5　第三項の規定による立入り又は質問の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

6　運輸大臣は、第一項の禁止命令に係る工作物が当該命令に違反して同項各号に掲げる用に供されていると認めるときは、当該工作物について封鎖その他その用に供させないために必要な措置を講ずることができる。

7　運輸大臣は、前項の規定により封鎖その他の措置を講じた場合において、その必要がなくなつたときは、速やかに、当該措置を解除しなければならない。

8　運輸大臣は、第一項の禁止命令に係る工作物が当該命令に違反して同項各号に掲げる用に供されている場合においては、当該工作物の現在又は既往の使用状況、周辺の状況その他諸般の状況から判断して、暴力主義的破壊活動等にかかわるおそれが著しいと認められ、かつ、他の手段によつては同項の禁止命令の履行を確保することができないと認められるときであつて、第一条の目的を達成するため特に必要があると認められるときに限り、当該工作物を除去することができる。

9　運輸大臣は、第六項又は前項の措置を講じようとするときは、必要な限度において、これらの項の工作物の所在する土地並びに当該工作物及び土地以外の物件及び土地の他の処分をし、又はその使用を制限することができる。

10　運輸大臣は、第六項又は第八項の措置を講じようとする場合において必要があると認めるときは、その現場にある者を退去させることができる。

11　運輸大臣は、第八項又は第九項の規定により工作物その他の物件を除去した場合において、当該物件の所有者、占有者その他当該物件について権原を有する者（以下「所有者等」という。）を確知することができないため所有者等に対し当該物件を返還することができないときは、当該物件を保管しなければならない。

12　運輸大臣は、前項の規定により物件を保管したときは、当該物件の所有者等に対し当該物件を返還するため、政令で定めるところにより、政令で定める事項を公示しなければならない。

13　運輸大臣は、第十一項の規定により保管した物件が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又はその保管に過大な費用若しくは手数を要するときは、当該物件を売却し、その売却した代金を保管することができる。

14　第三項に規定する保管、公示、売却等に要した費用は、当該物件の返還を受けるべき所有者等の負担とし、その費用の徴収については、行政代執行法（昭和二十三年法律第四十三号）第五条及び第六条の規定を準用する。

15　第十二項に規定する公示の日から起算して六月を経過してもなお第十一項の規定により保管した物件（第十三項の規定により売却した代金を含む。）を返還することができないときは、当該物件の所有権は、国に帰属する。

16　運輸大臣は、第一項又は第六項から第八項までの規定による権限を行使する場合においては、その要件の事実につき、関係行政機関に対し、必要な資料の提供及び意見の提出を求めるものとする。

（損失の補償）

第四条　国は、前条第六項又は第八項から第十項までの規定による措置が講じられたことにより損失を受けた者に対し、通常生ずべき損失を補償するものとする。

2　前項の補償については、運輸大臣は、自己の見積つた金額を、同項の規定による補償を受けようとする者の請求により、その者に支払うものとする。この場合において、当該金額について不服がある者は、その交付の決定の通知を受けた日から三月以内に、訴えをもつてその増額を請求することができる。

3　前項の訴えにおいては、国を被告とする。

（物件の一時保管等）

第五条　第三条第八項の規定は、暴力主義的破壊活動者が規制区域内において所持し、又は使用する物件について準用する。この場合において、同項中「第一項の禁止命令に係る工作物が当該命令に違反して同項各号に掲げる用に供されている」とあるのは「物件が第一項各号に掲げる用に供され、又は供されるおそれがある」と、「他の手段によつては同項の禁止命令の履行を確保することができないと認められるときであつて、第一条の目的」とあるのは「第一条の目的」と、「除去する」とあるのは「一時保管する」と読み替えるものとする。

2　運輸大臣は、前項において準用する第三条第八項の規定により一時保管した場合において、その必要がなくなつたときは、速やかに、当該物件を本人（当該物件について本人に対し返還請求権を有することが明らかな者がある場合においては、その者）に返還しなければならない。

3　第三条第十六項の規定は第一項において準用する同条第八項の規定による権限の行使について、同条第十一項から第十五項までの規定は前項の規定による当該物件の返還について準用する。

（新東京国際空港公団による事務の実施）

第六条　運輸大臣は、第三条第六項、第七項、第八項（前条第一項において準用する場合を含む。）、第九項若しくは第十項の規定による措置を講じるとき、又は第三条第十一項から第十四項まで（前条第三項において準用する場合を含む。）の規定による保管、売却若しくは費用の徴

収を行うときは、新東京国際空港公団に、当該措置を実施させ、又は当該保管、売却若しくは費用の徴収を行わせることができる。

2　前項の事務に従事する新東京国際空港公団の職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に提示しなければならない。

3　第一項の規定により新東京国際空港公団が同項の事務を行うときは、当該事務に従事する新東京国際空港公団の職員は、刑法その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（運輸大臣の権限の行使）

第七条　運輸大臣は、その指定する職員に、第三条第六項、第七項、第八項（第五条第一項において準用する場合を含む。）、第九項及び第十項並びに前条第一項の規定による権限を行わせることができる。

2　前項の職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者に指示しなければならない。

（関係行政機関の協力）

第八条　関係行政機関は、この法律の実施について、運輸大臣に協力しなければならない。

（罰則）

第九条　第三条第一項の規定による運輸大臣の禁止命令に違反して建築物その他の工作物を同項各号に掲げる用に供した者は、六月以下の懲役又は十万円以下の罰金に処する。

2　第三条第三項の規定による立入りを拒み、若しくは妨げ、又は同項の規定による質問に対して答弁をせず、若しくは虚偽の答弁をした者は、五万円以下の罰金に処する。

附　則

（施行期日）

1　この法律は、公布の日から施行する。

（運輸省設置法の一部改正）

2　運輸省設置法（昭和二十四年法律第百五十七号）の一部を次のように改正する。

第二十八条の二第一項第十号の四の次に次の一号を加える。

十の四の二　新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法（昭和五十三年法律第　号）の施行に関すること。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約五千万円の見込みである。

昭和五十三年五月二十七日印刷
昭和五十三年五月二十九日発行
参議院事務局
印刷者　大蔵省印刷局

W